

**EL MARESME: PLANEJAMENT URBANÍSTIC VIGENT  
I PERSPECTIVES DE FUTUR**

RAMON ROGER

*Arquitecte. Sots-director general d'Ordenament Urbanístic, Departament de  
Política Territorial i Obres Públiques, Generalitat de Catalunya*

## SUMARI

1. Introducció
2. Els desenvolupaments de la Marina i el valor de la terra
3. La topografia i els exemples als municipis de dalt
4. Relacions territorials
5. Població i territori
6. L'estructura interna dels poblements i les relacions d'intercanvi
7. Dades per al creixement urbanístic dels plans del Baix Maresme
8. El nucli de la comarca
9. El subsistema Arenys-Canet
10. El Maresme nord
11. Conclusions

## ABSTRACT

El planejament urbanístic a la comarca del Maresme ha de fert front a les dificultats derivades de l'escassetat de sòl i dels creixements poc ordenats de períodes anteriors. Així, en bona part dels pobles de la Marina s'ha produït una situació propera a la saturació, fruit d'un creixement ràpid sobre un sòl urbanitzable escàs que les altes rendibilitats agrícoles i la pressió turística han contribuït encara a encarrir. D'altra banda, els pobles «de dalt» han crescut amb una estructura arboriforme sobre el tronc de les rieres amb els problemes que això comporta inevitablement. Així, la comarca és un dels territoris de Catalunya amb més dificultats per créixer en termes urbanístics. Enfront aquesta problemàtica, el planejament urbanístic no ha aconseguit resoldre el problema vital de les comunicacions intracomarcals (tot i les evidents millores que l'ampliació de l'A-19 i la comunicació per Parpers representen), ni tampoc ampliar la capacitat d'acollida i definir una estructura comarcal ordenadora. En canvi s'ha aconseguit mantenir importants porcions de sòl agrícola, preservar les àrees per sobre la cota de 200 metres i ordenar els creixements i les rehabilitacions locals. La consolidació d'aquests guanys i la resolució d'aquelles mancances és el repte que planteja el desenvolupament futur del planejament de la comarca.

El planeamiento urbanístico en la comarca del Maresme ha de hacer frente a las dificultades derivadas de la escasez de suelo y de los crecimientos poco ordenados de períodos anteriores. Así, en los pueblos de la Marina se ha producido una situación cercana a la saturación, fruto de crecimientos rápidos sobre un suelo urbanizable escaso que los altos rendimientos agrícolas y la presión turística han contribuido a encarecer todavía más. Por otra parte, los pueblos «de arriba» han crecido con una estructura arboriforme sobre el tronco de los torrentes, con los problemas que ello implica inevitablemente. Así, la comarca es uno de los territorios de Cataluña con más dificultades para crecer en términos urbanísticos. Frente a estos problemas, el planeamiento urbanístico no ha conseguido resolver el problema vital de las comunicaciones intracomarcales (a pesar de las evidentes mejoras que la ampliación de la A-19 y la comunicación por Parpers representan), ni tampoco ampliar la capacidad de acogida y definir una estructura comarcal ordenadora. En cambio, ha conseguido mantener importantes porciones de suelo agrícola, preservar las áreas por encima de la cota de los 200 metros y ordenar el crecimiento y las rehabilitaciones locales. La consolidación de estos avances y la resolución de aquellos defectos es el desafío que plantea el desarrollo futuro de planeamiento de la comarca.

L'aménagement urbanistique a la comarca du Maresme doit faire face aux difficultés dérivées du manque de sol et des croissances peu ordonnées des époques antérieures. Ainsi, dans une grande partie des villages de la Marina s'est produite une situation proche à la saturation, fruit d'une croissance rapide sur un sol urbanisable limité que les hautes rentabilités agricoles et la pression touristique ont contribué à rendre encore plus cher. D'autre part, les villages «de dalt» (d'en haut), se sont développés avec une structure arboriforme sur le tronc des torrents avec les problèmes qu'inévitablement cela comporte. Ainsi la comarca est un des territoires de la Catalogne avec les plus grandes difficultés pour croître en termes urbanistiques. Face à cette problématique, l'aménagement urbanistique n'a pu résoudre le problème vital des communications locales (malgré les évidentes améliorations que la prolongation de l'A-19 et la communication par Parpers représentent), ni augmenter la capacité d'accueil, ni définir une structure territoriale ordonnatrice. Par contre on a pu maintenir d'importantes portions de sol agricole, préserver les domaines par dessus la côte des 200 m et ordonner les croissances et la réhabilitation locale. La consolidation de ces progrès et la résolution de ces défauts est le défi que pose le développement futur de l'aménagement du Maresme.

EL MARESME: PLANEJAMENT URBANÍSTIC VIGENT  
I PERSPECTIVES DE FUTUR

1. Introducció

Res no deixa indiferent a la comarca del Maresme, ni la seva morfologia tan especial en forma de corredor entre el mar i la serralada, ni l'evolució de la història social i econòmica des del segle XVIII. Sorprèn l'exquisida benignitat del seu clima tant com la magna transformació dels darrers decennis quan el territori s'omple d'iniciatives de nous assentaments, sintonitzant la dinàmica econòmica i el creixement urbà.

Esdeveniments i situacions fora del comú envolten els moments més àlgids del desenvolupament

territorial al Maresme, com foren les vicissituds i la participació popular al voltant del famós PLAMAT dels anys setanta al cap de la comarca, o bé els efectes urbanístics de l'anomenat Pla Comarcal de 1963, vigent de forma pràcticament general als municipis compresos entre Montgat i Argentona fins al final de la dècada dels vuitanta. Un canvi generacional i de règim polític engega la generació dels 30 nous documents municipals d'ordenació urbana amb una resposta desigual en el temps, que abasta, des del 1977 per a Mataró fins al 1993 per a Cabrils, sense oblidar la influència del Pla General Metropolità a Montgat i Tiana (taula 1).

Taula 1. Desenvolupament territorial al Maresme

Municipi	Població 1991	Superfície (ha)	Pla	Aprovació planejament	Règim sòl (ha)	
					Urbà	Urbanitzable
Alella	6.895	959	PG	1987	262,12	21,21
Arenys de Mar	11.039	645	PG	1984	201,30	145,89
Arenys de Munt	4.733	2.083	Nsb	1988	240,27	64,28
Argentona	7.848	2.522	PGr	1987	339,98	76,81
Cabrera de Mar	2.812	905	PGr	1993	178,59	71,17
Cabrils	2.966	699	PGr	1990	280,05	52,39
Caldes d'Estrac	1.463	74	PG	1984	45,95	22,48
Cal·lella	11.324	790	Nsb	1988	160,00	75,84
Canet de Mar	8.858	620	Nsb	1992	122,98	77,41
Dosrius	1.211	4.082	Nsb	1990	367,85	242,15
Malgrat de Mar	11.565	905	PG	1990	208,00	59,70
Masnou, el	18.393	330	PG	1986	164,10	35,58
Mataró	101.510	2.257	PG	1977	495,00	798,56
Montgat	7.286	283	PG	1976	81,94	100,15
Òrrius	366	557	Nsb	1982	14,83	19,89
Palafolls	3.186	1.630	PG	1987	51,24	125,01
Pineda de Mar	16.317	1.035	PG	1992	416,60	121,52
Premià de Dalt	6.550	650	PG	1987	169,45	47,52
Premià de Mar	22.699	192	PGr	1991	156,40	7,81
Sant Andreu de Llavaneres	4.183	1.190	Nsb	1978	244,80	334,41
Sant Cebrià de Vallalta	876	1.579	PGr	1983	149,62	150,58
Sant Iscle de Vallalta	513	1.772	PGr	1984	36,91	51,06
Sant Pol de Mar	2.406	749	PGr	1992	99,87	73,88
Sant Vicenç de Montalt	1.600	800	Nsb	1986	5,84	148,34
Santa Susanna	982	1.245	PGr	1982	106,74	115,14
Teià	3.773	666	PG	1990	130,00	29,17
Tiana	4.685	790	PG	1976	99,40	106,34
Tordera	8.156	8.381	PG	1984	409,50	447,74
Vilassar de Dalt	6.791	908	PG	1992	152,22	55,29
Vilassar de Mar	12.117	392	PGr	1987	92,75	60,68
TOTAL COMARCAL	293.103	39.690			5.484,30	3.738,00

2. Els desenvolupaments de la Marina i el valor de la terra

Des que al segle XVIII es va emprendre la construcció de la carretera nacional de Madrid a França i la desfeta de l'acció corsària damunt la costa va ser un fet, el creixement urbà de la Marina, conseqüència normal de l'empenta econòmica derivada del desplegament del comerç marítim i l'evolució dels mitjans de comunicació, esdevé imparable i ben aviat la nova carretera enfila una darrera altra totes les poblacions costaneres, escurçant els temps de viatge entre els nous centres de producció i intercanvi que comencen a rivalitzar seriosament amb els municipis històrics.

Les dades de la historiografia local demostren com aquesta enorme capacitat d'elaborar i comerciar va abocar aviat a la formació de capital i la transformació consegüent dels coneixements manufacturers en empresariat i producció industrial dins un mercat de mica en mica obert al món.

Així, les dades relatives als assentaments humans de la Marina descriuen un perfil de poblament jove i renovador en la indústria, el comerç i per descomptat en la forma de treball i producció agràries. Aquesta forma de fer i entendre la generació de riquesa des del recurs primari ha mantingut al llarg dels anys fortes contradiccions enfront de, per exemple, el creixement urbà vers la conservació de la terra com a element de productivitat, elements per a un debat que es manté en plena vigència.

Així, del Masnou a Cabrera, on la dilatada vigència del Pla Comarcal de 1963 permet la indiscrimina-

da configuració de creixements urbans de forma i grandària aleatòries, podem constatar com la forma resultant del territori i els usos del sòl que recull el planejament vigent han mantingut importants proporcions d'aquell pla al marge de les expectatives de creixement urbà i que ara esdevé reservat per a l'ús agrícola (taula 2).

En síntesi, municipis que pateixen d'una forta influència del creixement provinent del Barcelonès acumulen el 57% de sòl no urbanitzable. Tractant-se íntegrament de sòls planers, ben orientats tant per a l'ús agrícola com per altres finalitats patrimonials, aquesta qüestió reforça l'augment de la bona font de treball i riquesa de la producció agrària.

En aquests municipis, la resistència a la transformació dels sòls ha portat a no poques disjuncions no ja en els creixements i extensions de nova factura, sinó a la pròpia ciutat construïda; la causa principal n'és l'aplicació d'ordenances reguladores generalment inadequades als paràmetres preexistents, l'encariment dels sòls disponibles al mercat immobiliari, la tolerància política i la manca d'inversió en serveis i obres de drenatge.

Altrament, la dimensió social del fenomen d'encariment dels preus del sòl s'havia resolt amb iniciatives públiques o col·lectives de promoció d'habitatges en polígons o blocs plurifamiliars, disposats sovint en terrenys amb urbanització deficient o situació marginal dels municipis, agreujant unes relacions d'integració social sempre difícils quan els creixements de població són sobtats, quantiosos i de procedència diversa.

3. La topografia i els eixamples als municipis de dalt

Els municipis històrics amb els nuclis consolidats al nord de l'autopista han partit amb dinàmiques més tributàries de la pròpia forma del territori i la seva geografia, poc adaptable a la modernització d'explotacions agràries i sense facilitats de rec i amb el recurs fàcil de parcel·lar el bosc que en el seu dia va substituir la vinya malalta.

Taula 2. Usos del sòl del Masnou a Cabrera			
	Superfície	Urbà+ urbanitzable	Agrícola
Masnou, el	330	200	130
Premià de Mar	1.035	536	499
Vilassar de Mar	392	153	239
Cabrera	905	249	656
TOTAL	2.662	1.138	1.524

En aquest sentit, la permissibilitat del planejament dels anys anteriors als vuitanta s'ha caracteritzat en aquests municipis en la fórmula d'urbanització aleatòria per unitats cadastrals, conformant la vistosa organització arboriforme de parcel·lacions sense urbanitzar, normalment de ciutat jardí, que connecten pels rierols o camins baixos amb els nuclis principals. La poca capacitat que té aquest tipus de creixement d'establir una relació urbana oberta presenta conseqüències i dificultats en l'esdevenidor dels plans i els projectes de futur per aquesta part del Maresme.

A nivell quantitatiu, la major proporció del bosc o àrees de topografia poc accessible no permet de comparar les dades globals dels sòls urbanitzats amb els termes municipals tal i com hem fet als municipis de la Marina (taula 3). Malgrat això, és fàcil identificar per sota de la cota 200 els territoris sense explotacions agràries amb rendibilitat productiva i que no han estat objecte d'urbanització i edificació perquè es mantenen en els plans d'urbanisme com les àrees lliures que eviten l'impacte visual del continu edificat en territoris poc o molt poc aptes per a l'ús residencial amb les intensitats que s'han anat produint.

Deduït del sòl no urbanitzable les 1.800 ha i les components al sòl amb alta rendibilitat agrícola resten els percentatges del sòl lliure d'edificació amb pendent superior al 10-15%, la qual cosa dóna idea de la real saturació d'aquest territori del Maresme sud.

4. Relacions territorials

El Maresme ha patit una estructura de comunicacions territorial interna i de relació amb la resta de Catalunya poc proporcionada a la seva dimensió urbana i econòmica. Aquest fet s'accentua amb les fortes expansions local i regional dels darrers 30 anys, la poca claredat de les reserves urbanístiques, l'escassa inversió en obra pública i les resistències locals, lògiques en un context geogràfic tan comprimit.

De fet, la pròpia carretera N-II, la xarxa ferroviària o les vies de connexió amb el Vallès pels colls de Parpers i Sacreu han tingut lleus millores: la construcció de l'autopista A-19 fins a Mataró, el desdoblament de la via fèrria a Arenys o la millora del paviment a la xarxa comarcal han estat formes de solucionar problemes d'ofec, però la forma d'inversió de l'autopista amb accessos poc freqüents i de peatge no ha estat ni serà en el futur una alternativa als desplaçaments locals de poc recorregut. També l'efecte estructural de la millora de la xarxa ferroviària es limita a millorar les relacions amb el Barcelonès i queden per resoldre els passos urbans cap al nord.

No és sinó arribat el bienni 1994-1995 que, amb la posada en marxa de la prolongació com a via de pagament de l'autopista A-19 fins al Tordera o la propera inauguració del tram d'autopista de Mataró a Granollers, les relacions interurbanes i regionals es modernitzen. Podem començar a parlar de la reactivació del Maresme com una comarca millor interrelacionada, que retorna a la ciutat de Mataró a les acaballes del segle xx una posició de prevalença connectant-la amb l'origen de la història de la capital.

5. Població i territori

El conjunt de la comarca avui comptabilitza prop de 300.000 persones de dret, d'acord amb dades del padró de 1991.

Taula 3. Topografia als municipis de dalt (ha)

	Superfície	Urbà+ urbanitzable	No urbanitzable total
Alella	959	273	686
Teià	666	159	507
Premià de Dalt	650	217	433
Vilassar de Dalt	908	208	700
Cabrils	699	332	367
Territori a cota < 200 = 1800 ha			
TOTAL	3.882	1.189	2.693

Les xifres recents, des del 1970, configuren una corba ascendent amb les dades de la figura 1 i la taula 4.

6. L'estructura interna dels poblaments i les relacions d'intercanvi

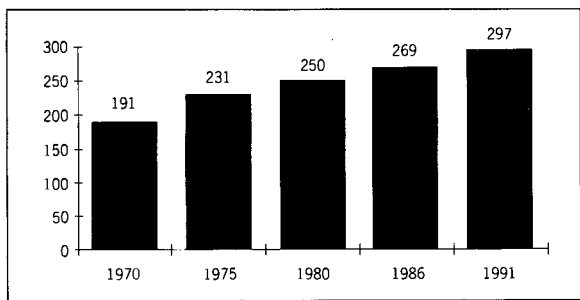
Hem apuntat en els apartats anteriors a la carència d'inversions i la manca d'estructuració regional de les comunicacions, i és precís comprendre com de forma general, però per a aquesta comarca amb més intensitat, aquest fenomen té una resposta directa en la dinàmica i l'evolució dels creixements municipals.

Mataró en primer lloc i també Arenys han estat les capçaleres dels enllaços amb Granollers i Sant Celoni al Vallès. Els processos de consolidació del model urbà de la Marina al voltant del ferrocarril i la carretera N-II o les millores que en el seu dia va representar la construcció de l'autopista reforcen el model isotròpic local de la comarca en detriment d'una configuració més densa i relacionada amb el rera país. La manca de modernització dels transversals provoca la decadència de la funció dels enclaus d'intercanvi tradicionals. La traves-

sia del Montnegre en igualtat de condicions viàries, resulta més curta per Vallromanes-Alella o per la Conreria?

També és cert que tampoc no ens trobem davant territoris amb capacitat d'acollida important i d'aquí l'especificitat d'aquest territori enfront d'altres alternatives de localització, ja que els municipis d'Arenys i en menor mesura Mataró han viscut tradicionalment colls d'ampolla per les difícils o fins i tot escasses capacitats de creixement en similars condicions a la d'altres territoris catalans. No estendrem els raonaments del que ja hem analitzat en les primeres pàgines d'aquest treball. En el futur, a l'hora de revalorar el pas de Parpers ha de considerar-se seriosament la real disponibilitat de la conca d'Arenys –on els creixements urbans entorn d'Arenys de Munt o als voltants de Caldes són difícils i compromesos en atenció a la seva orografia i manca de connectivitat local– en uns terrenys on és difícil ara la reestructuració urbana. Per contra, Mataró i l'entorn immediat pot repensar el paper metropolità de forma diversa. Globalment, la demanda de sòl per edificar en usos residencials ha tingut oscil·lacions entre el 6% i el 15% en els darrers cinc anys.

Figura 1. Evolució de la població de la comarca del Maresme 1970-1991 (milers de persones)



La forta proporció del 40% del parc d'habitatges no principal suposa 56.000 habitatges davant els prop de 150.000 censats a la comarca, i constitueix per ara un element bàsic a l'hora de calcular probabilísticament el futur increment de la població per nivell vegetatiu i l'orientació de la demanda de sòl urbanitzat en general.

Un ample ventall de municipis dins la Regió I han vist créixer el nombre de censats. Això es correspon, i el Maresme no ha estat una excepció, amb

Taula 4. Relació entre el creixement global de població comarcal i el català o el del Vallès i la Selva, 1970-1990 (en milers d'habitants)

	1970	1975	1980	1985	1990
Vallès Oriental	147	194	225	240	262
Vallès Occidental	458	545	598	620	649
Selva	71	76	82	91	98
Maresme	191	231	250	269	297
Catalunya	5.122	5.660	5.956	5.978	6.059

les transformacions d'ús del parc residencial edificat anteriorment. No obstant això, cal afegir en el cas particular d'aquesta comarca, que el conjunt de parc no principal és molt heterogeni. De fet caldria distingir clarament el tram de municipis propers al Barcelonès dels que estan situats al nord de Llanerres. En aquest darrer tram, la capacitat d'absorbir demanda de transformació a residència és menys fàcil precisament per les característiques tipològiques i constructives de molts edificis del Maresme nord, que presenten similituds més àmplies amb les zones turístiques de la Costa Brava, més difícilment adaptables, sense cost, a habitatge principal, si més no per a situacions de demanda que es correspondrien a nivells alts i mitjans-alts de renda, que són les famílies que tenen assimilat en el pressupost domèstic els costos de la mobilitat obligada.

No obstant això, vist el ritme de noves localitzacions i el creixement de la demanda per a usos residencials, cal esperar que en el futur aquesta s'adaptarà en el Maresme nord a situacions que estan per arribar, com ara la millora de les comunicacions regionals tant en viari com en transport ferroviari. Les circulacions en la línia de Mataró a Barcelona de Renfe s'apropa avui en les hores punta als nivells de saturació i, el que és més greu, la freqüència del pas de trens en ambdós sentits de marxa no permet intercalar serveis directes o semidirectes sense afectar la marxa dels combois ordinaris.

Això vol dir que el sistema costaner de rodalia acaba avui de forma efectiva a Arenys, tant per la capacitat de circulació per l'existència del tram en doble via com perquè la distància total en el temps recorregut és competitiva des de o cap al centre de Barcelona.

La prolongació de la comunicació ferroviària fins a Lloret i en doble via fins a Blanes, prevista pels plans urbanístics, ha de comportar forçosament una nova filosofia del trànsit, un canvi important en l'actual distribució del transport ferroviari amb origen i destinació a Barcelona, afavoridor de l'articu-

lació del transport dins la comarca si imaginem que el centre d'atracció principal el situem en la pròpia ciutat de Mataró. Del que no hi ha dubte és que apropar Lloret o Blanes en doble via a Barcelona en un màxim de 45 minuts, o a Mataró en 20 minuts varia les hipòtesis que fins ara presideixen l'explotació en rodalia del tram ferroviari entre Mataró i Barcelona. Les noves necessitats d'ampliació de la xarxa es poden derivar posant en servei una nova línia preparada per grans freqüències i posició de les estacions més centrades en el territori i dotades de serveis d'aparcament associats. Una nova línia que per la seva posició serviria a Mataró per la primera ronda.

Aquest projecte no tan sols és factible en la mesura que cal adequar les previsions de noves infraestructures del transport a la satisfacció de la demanda actual i futura, sinó que sembla oportú per tal d'establir a costos raonables una bona accessibilitat de les parts extremes del territori metropolità, potenciant la consolidació del desenvolupament del territori de la Baixada Tordera i reforçant aquest com a subsistema urbà que complementi amb usos productius les localitzacions urbanes de la resta de municipis del Maresme per compensar la recessió dels llocs de treball industrials, que en aquesta comarca és un fet bastant inqüestionable i preocupant en termes de política regional.

Cal entrar en la consideració d'aquest argument des de diversos punts de vista. No tan sols els preus del sòl han estat un estímul negatiu a les inversions de nova localització. De fet, és cert que no existeix en tot el Maresme sud i tampoc a la franja costanera del Maresme nord, cap sòl preparat per admetre grans o mitjanes implantacions a cost competitiu amb altres situacions catalanes, i fins i tot veïnes dins la Regió I.

A la suma de la molt bona rendibilitat dels sòls agrícoles, els factors de l'estirada de la demanda residencial o la pressió turística per la bona qualitat de les platges, singularment entre Arenys i Montgat, cal afegir-hi les qüestions més punyents, com ara

l'absència fins fa pocs mesos de comunicacions viàries mínimament correctes, situació resolta per cert de forma poc interessant i menys competitiva per al transport de mercaderies a causa de la forma d'explotació decidida per a l'actual A-19.

Per tant, i malgrat el que això pot representar d'inconvenient respecte del factor cost del transport en general, res no sembla desmentir que el fenomen de creixement industrial, amb la presència de bones comunicacions per carretera, almenys resoltes per la pròpia existència de l'autopista, si es focalitza als municipis de Palafolls, Tordera, Fogars o Maçanet, pot aportar al Maresme un equilibri molt valuós també per a la resta del territori català. També en aquest sentit cal valorar l'impacte de la nova relació urbanística i econòmica que s'obrirà properament amb la inauguració cap al Vallès des del sistema central del Maresme, de la nova autopista de la Generalitat i les repercussions que això té i tindrà en el futur per a la capitalitat de Mataró.

7. Dades per al creixement urbanístic dels plans del Baix Maresme

La saturació urbana i el caràcter del parc edificat als municipis del Baix Maresme permeten plantejar la possibilitat de creixement net per a la incorporació d'un cert percentatge de residència no ocupada com a principal, o bé per la successiva incorpo-

ració dels nous sòls edificables per la consolidació dels sòls urbanitzables en urbanització de fet, per impulsar el mercat immobiliari de noves edificacions.

En qualsevol cas, com que els plans actuals acoten el total disponible a una xifra inferior a les 200 ha, no és possible disposar capacitats més enllà de la satisfacció del creixement vegetatiu d'una població local que ja supera les 80.000 persones. Això fins i tot comptabilitzant els processos de reompliment de buits edificables ja urbanitzats.

Altrament dit, la forma del teixit urbà i la quantitat de població resident no permet abordar ni una reorientació dels usos del sòl o reformes urbanes als terrenys ja edificats, ni és desitjable intensificar els paràmetres d'aprofitament i densitat a les superfícies de sòl urbanitzable en revisions futures dels plans vigents.

Globalment parlant, el Maresme manté, excepció feta de l'àrea central de Mataró, unes densitats oscil·lants entre els 50 i els 200 habitants per hectàrea. Aquesta xifra sembla reduïda en termes comparatius amb altres poblacions mediterrànies, però si mesurem el grau de capacitat d'absorció de creixement de les àrees urbanitzades, el Maresme té l'estrany privilegi de ser dels territoris menys dotats i amb menys possibilitat de créixer en forma i termes absoluts.

Taula 5. El teixit urbà al Baix Maresme

	Població	Sòl urbanitzat + sòl residencial	Habitatges potencials
Alella	6.895	12,70	225
Cabrils	2.966	48,30	565
Masnou, el	18.393	8,10	290
Montgat	7.286	57,00	700
Premià de Dalt	6.550	34,90	320
Premià de Mar	22.699	4,70	150
Teià	3.773	18,60	180
Tiana	4.685	86,60	1.850
Vilassar de Dalt	6.791	45,20	605
Vilassar de Mar	12.117	32,08	1.250
TOTAL	92.155	348,18	6.135



En aquest sentit valorem la poca articulació real dels teixits urbans entre els diversos nuclis de població, també l'essencial d'una topografia amb difícils o inexistents solucions «a través», per no estendre'ns en el fet, de sobra conegut, de la disposició dels centres històrics dels municipis de muntanya tan sols connectats amb el pas d'aigües, que fan al mateix temps d'avinguda i passeig urbans, àrea d'aparcament i vial.

Les característiques de via de pagament de l'autopista A-19, definitivament consolidada com l'única possible gran via comarcal, jugà un paper ineficaç en les comunicacions de curta distància en el sentit de travessia. Com alternativa d'intercomunicació dels municipis des de Tiana fins a Cabrera, on es manté una situació anacrònica dels trànsits dependents permanentment de l'actual carretera N-II, i on les vies històriques mar-muntanya de mica en mica han estat edificades i s'hi ha posat semàfors, no existeix altra possibilitat que la renovació i execució de l'antic camí dels sis pobles, element d'estructuració «secundari» que esdevé fonamental i alhora inspira la reserva de transport públic alternatiu a la traça ferroviària de Renfe.

8. El nucli de la comarca

Les 800 ha de Cabrera, les prop de 1.500 ha d'Argentona i les 2.000 ha de Mataró que estan per sota de la cota 200 constitueixen el nucli central i més potent des del punt de vista de territori, població i serveis de la comarca del Maresme.

També des del punt de vista de les comunicacions, les noves condicions d'accessibilitat a què hem fet referència, tant pel que fa al transport en automò-

bil com el de la present i futura estructura de ferrocarril afavoreixen la consideració de la potencialitat i el reforç del paper de centre comarcal i polaritat metropolitana de primer ordre.

Aquesta perspectiva ens ajuda a definir els nivells de relació en el conjunt del sistema urbà i econòmic de Catalunya, relacions que s'implementen amb les xarxes de comunicació i transport, però que es consoliden a partir de la capacitat col·lectiva local d'assumir i liderar els canvis i processos en els quals la tradició i el coneixement acumulats i la capacitat d'innovació tecnològica i de formació sumen una component positiva.

Així, la construcció per part de la Generalitat de l'autopista cap a Mataró i les millores futures o en curs a la comarca veïna del Vallès, estimulen intercanvis precedents amb els sistemes centrals de la Regió I, però al mateix temps reconduïxen una tradició perduda de pas a través en la geografia de la costa i apropen el Maresme central fins i tot amb àrees econòmiques de gran dinamisme com és l'Osona i la vall del riu Congost.

És clar que la immillorable posició de la ciutat no té el suport d'un territori ampli ni en l'estricte entorn ni en els subsistemes nord i sud que l'envolten, ja que els quilòmetres quadrats de Llavanes fins a Calella no són precisament grans contenidors, com a territori obert i capaç d'assimilar un nombre important d'esdeveniments urbanístics.

A més, la pròpia capital comarcal disposa d'un terme municipal desproporcionadament petit, que no arriba sinó a la meitat del tram final de la conca de la riera d'Argentona, si bé s'estén cap a Mataró

Taula 6. Sòls urbanitzables amb pla parcial vigent, 1985-1994			
			Habitatges
Mataró	SUP11	Can Serra	772
	SUP12	Figuera Major	428
Argentona	SUP1	Can Barrau	227
Cabrera	SUP4	Mas Terrillo	82
	SUP5	Can Pou	109

i la conca de la seva riera doblant en superfície les hectàrees que ocupa l'actual nucli urbà.

Tant el règim urbanístic vigent en els municipis de Cabrera, Argentona i Mataró, com el debat que centra avui la revisió del pla mataroní, en els sòls de reserva edificables de Llevant de la riera de Valldeix o fins i tot la difícil integració de Dosrius en el sistema intern –malgrat la millora de comunicacions de l'eix de la riera d'Argentona fins al Camí Ral–, fan preveure almenys en circumstàncies normals, una política de sòl i gestió del creixement exclusivament vegetatiu de la població resident. La ciutat mateixa ha tingut alts i baixos en el seu esponjament urbà i la relació oferta/demanda de sòl urbanitzat.

No ha estat fins entrat l'any 1985 que des de l'Administració pública s'han impulsat desenvolupaments urbanístics com el pla de la Figuera Major (1985), de l'Institut Català del Sòl, i Can Serra (1987), per l'Ajuntament, que inicien un canvi d'òptica molt important en la gestió del sòl edificable, orientat fins a l'aprovació del Pla General de l'any 1977 a processos de densificació en àrees perifèriques o eixamples d'habitatge públic, o bé en substitució dels edificis en carrers del centre urbà per aplicació d'ordenances poc restrictives.

Taula 7. Sectors residencials de futura execució

		Habitatges
SUP07	Can Boada	975
SUP08	El Miró	1.800
SUP09	Les Valls	725

En síntesi, en el darrer decenni, un total de 1.618 habitatges han estat acumulats al potencial total del subsistema pel mecanisme de la nova urbanització de sòl. Aquest valor, equivalent a menys del terç del total d'habitatges construïts per aquest mateix període, dóna idea de la proporció de sòstre que continua els processos tradicionals de reompliment de trames consolidades anteriorment o bé la substitució de parc construït en solars a densificar.

En els darrers dos anys, l'Administració local mataronina ha impulsat la promoció de plans parcials d'ordenació residencials en la nova porta urbana de l'avinguda d'Europa, nascuda de la prolongació de l'autopista A-18 com a ronda urbana pel nord de la ciutat.

Els tres plans residencials i en fase de gestió i reparcel·lació però sense la vigència legal definitiva, no aportaran a Mataró una transformació urbanística de gran escala territorial per quan omplen uns terrenys de 60 ha buits d'edificació i urbanització, però sí un canvi transcendent en la nova accessibilitat des de la referida porta d'Europa, la soldadura definitiva dels barris de la perifèria nord, un important nombre d'habitatges ben situats en posició relativa molt suggerent i finalment és d'esperar que se sistematitzi el gran parc central mataroní, element emblemàtic que defineix el caràcter de canvi urbà cap a gran ciutat, a l'estil del que el parc Catalunya ha representat en el futur Sabadell, per posar un exemple prou conegut.

Taula 8. El teixit urbà al nucli central

	Població	Sòl urbanitzat + sòl residencial	Habitatges potencials
Argentona	7.848	44,6	460
Cabrera de Mar	2.812	42,5	280
Dosrius	1.211	227,0	1.300
Mataró	101.510	58,0	3.500
Òrrius	366	18,8	135
TOTAL	113.747	390,9	5.675

Aquest esperat creixement urbanístic de la ciutat aportarà des de la seva posada en marxa, i a termini raonable, la concentració de l'oferta residencial més important del Maresme de tots els temps, tot i que als efectes de reserva de creixement no ultrapassa les perspectives del vegetatiu per al decenni.

9. El subsistema Arenys-Canet

Les rieres de Llavaneres, Caldetes, Arenys, d'en Catà i Sant Pol conformen un dels territoris més difícils i closos de la comarca amb una successió de carenes i fons de vall molt propers. Són a penes 7 quilòmetres de costa que reuneixen 12 petites conques hidrogràfiques.

Poblacions importants com Canet o Arenys, que ronden els 10.000 habitants, tenen a ambdós cos-

Taula 9. Plans Parciais al subsistema Arenys-Canet

Habitatges		
Arenys	Santa Clavella	100
	Pertinar	135
Caldes	Torre Vella	100
Canet	2002	709
Sant Pol	Garrofers	450
Sant Andreu	Amarellada	200
	Pla de Sant Pere	442
Sant Vicenç	Gasull	230
	Can Rijou	100
	Can Boada	250

tats les viles de Llavaneres (4.500) Caldes-Sant Vicenç (3.000), Arenys de Munt (5.000) i Sant Pol amb 2.500 habitants.

La difícil geomorfologia ha fet impossible altra interconnectivitat que la de la carretera nacional, allà on precisament ha estat resolta amb més dificultat. La solució final de l'autopista, si bé no se situa fàcilment com a alternativa als viatges curts, sí permet una incorporació municipi a municipi envers el sistema de comunicació regional, cosa prou decisiva vista la total impossibilitat de millora de la comunicació costanera.

Els plans urbanístics d'aquests municipis engloben eixamples històrics mai resolts fins a la data, tot i que tant Arenys com Canet han tramitat els plans parcials més importants per al seu futur immediat, tots ells en relació directa amb les noves portes d'accés que obre l'autopista.

En síntesi, aquest subsistema manté possibilitats de creixement relativament importants ja que als més de 2.700 habitatges dels plans parcials aprovats cal afegir les possibilitats d'augment de l'oferta de sòl a mig termini en la mesura que la resta dels sòls, sobretot als municipis d'Arenys, amb 1.700 habitatges potencials i Canet amb 480, poden augmentar la població d'aquest àmbit en si mateix molt edificat.

Taula 10. El teixit urbà al subsistema Arenys-Canet

	Població	Sòl urbanitzat + sòl residencial	Habitatges potencials
Arenys de Mar	11.039	118,0	2.150
Arenys de Munt	4.733	64,0	180
Caldes d'Estrac	1.463	22,4	210
Canet de Mar	8.858	44,0	1.200
Sant Andreu de Llavaneres	4.183	115,0	350
Sant Cebrià de Vallalta	876	126,0	1.400
Sant Iscle de Vallalta	513	51,0	405
Sant Pol de Mar	2.406	43,5	760
Sant Vicenç de Montalt	1.600	108,0	1.150
TOTAL	35.671	691,9	7.805

10. El Maresme nord

De Calella a la Tordera el territori costaner torna a planejar tot i que els turons de Llevant, Sant Jaume, la Guardina i Montagut s'elevén propers a la zona deltaica que dominen Palafolls i Tordera amb Malgrat i Blanes. Un cop més l'organització administrativa permet difícilment l'encaix global de la zona del Baix Tordera incorporant-hi Blanes i Lloret, dos ciutats molt importants que difícilment restaran al marge de l'evolució conjunta d'aquest territori.

Tot i que Calella, Pineda i Malgrat tenen poblacions entre 10.000 i 20.000 habitants i els ritmes de creixement són realment importants en percentatge, les dificultats per a la creació de nou sòl residencial haurien de ser escasses per l'abundant oferta en àmbits intersticials, els quals, excepte el pla 1 de Pineda no aprovat, deixen sense alteració la reserva de sòls agrícoles de gran productivitat.

Existeix en aquest sistema territorial una evolució molt neta dels sectors turístic i productiu industrial basada en part important en els excedents de l'agricultura que provoquen formacions brutes de capital en situació molt favorable per iniciar noves activitats de risc.

Aquesta dinàmica edificatòria dels hotels i apartohotels que tan evidents traces deixen en el paisatge, i la configuració de sòls per a ús industrial o manufactures als indrets més insospitats, està conduint a la zona cap a un nou equilibri basat en la diversificació econòmica lligada als mercats local i regio-

nals, tot i que es compta amb la presència de localitzacions multinacionals en àrees properes.

És clara també la capitalitat secundària que presta Blanes en competència fins i tot amb la pròpia Mataró, i en aquest sentit cal una reflexió d'ampli abast sobre les conseqüències finals de l'impuls que pot prendre aquest territori com a polaritat alternativa entre el Gironès i la part central de l'àrea metropolitana de Barcelona.

No cal dir que la iniciativa de desdoblament de la via fèrria des d'Arenys a Blanes i la seva prolongació cap a Lloret poden ser grans revulsius si és que la bona qualitat del servei de rodalia pot estirar-se fins al delta de la Tordera. Amb les possibilitats que la nova estructura d'ensenyament secundari o d'assistència sanitària ha obert per a la qualitat de vida dels residents, nivells més sofisticats de serveis o el mateix ensenyament universitari caldrà nodrir-lo des de Girona, Barcelona o Bellaterra.

Tot i que el parc residencial turístic pren una forta proporció respecte al total de llits existents –un parc sempre susceptible de comptabilitzar com de retorn a l'habitatge principal–, no sembla que les característiques dels edificis i la posició urbana d'aquestes construccions respecte dels centres urbans consolidats siguin elements afavoridors d'aquesta dinàmica.

Els propis plans aprovats tenen en aquest sentit una forta capacitat d'eixample en els sòls urbanit-

Taula 11. El teixit urbà al Maresme nord

	Població	Sòl urbanitzat + sòl residencial	Habitatges potencials
Calella	11.324	62,3	1.650
Malgrat	11.565	28,2	1.300
Palafolls	3.186	46,2	1.150
Pineda	16.317	87,0	2.550
Santa Susanna	892	102,0	2.180
Tordera	8.156	372,0	3.500
TOTAL	51.440	697,7	12.330

zables per tal de garantir un procés d'oferta de sòl independent de la capacitat d'acollir el turisme, que no cal oblidar que és una de les fonts de riquesa i treball locals més importants.

Tan sols Calella va aprovar el 1987 dos plans residencials que sumen 1.600 habitatges. Palafolls, Santa Susanna i Pineda tenen en marxa diversos sectors que garanteixen creixements no massa importants. Tordera, per contra, ha aprovat i urbanitzat plans d'exemple que en conjunt sumen 545 habitatges potencials.

## 11. Conclusions

A través dels processos de planejament, cada un dels municipis del Maresme va ordenar i sistematitzar les múltiples casuístiques que va imposar la realitat dels anys de creixement urbà amb absència de plans o en presència d'aquests sense estructura ni estratègia urbanística definida. La realitat d'aquesta reconducció ha permès, sense abundor d'operacions emblemàtiques, aconseguir alguns aspectes positius:

a) Mantenir importants proporcions de sòl no urbanitzable de gran valor agrícola en el Baix i Alt Maresme, fins i tot en àmbits vinculats molt directament a la primera línia de costa.

b) Concentrar els nous creixements pels mecanismes del foment de la nova urbanització, evitant la substitució en massa d'edificis preexistents, amb els processos de degradació de la qualitat de vida que sempre ha provocat la den-

sificació de les trames urbanes prèviament consolidades, per l'edificació unifamiliar.

c) Acotar les parcel·lacions i l'edificació de les grans finques de bosc properes als nuclis històrics de població amb escassa o inexistent inversió en serveis urbans.

d) Preservar les costes per damunt de la cota 200 dels processos de creixement futur en sòl urbanitzable.

e) Construir l'autopista A-19 fins a Palafolls i la possible prolongació cap a Maçanet.

f) Garantir una creixent seguretat jurídica dels inversors per a la qualificació dels usos del sòl dels plans i la definició de compatibilitats en les activitats urbanes.

Per contra, el planejament urbà no ha permès arribar a la definició de les estratègies globals que permetin en un futur:

a) Una fàcil resolució dels futurs canals de comunicació terrestre per ferrocarril o automòbil.

b) Una jerarquia d'actuacions que augmenti la capacitat d'acollida en el conjunt de la comarca sense que això agreugi la sensació d'ofec i saturació d'edificacions urbanes.

c) La definició d'una estructura comarcal que orienti determinades inversions cap al reforçament del rang urbà i les capitalitats històriques indiscutibles.

